

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/2338

ze dne 11. prosince 2015,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na letové zapisovače, zařízení pro určení polohy pod vodou a systémy sledování letadel

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES⁽¹⁾, a zejména na čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Provoz letadel musí splňovat hlavní požadavky stanovené v příloze IV nařízení (ES) č. 216/2008. V souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 by Komise měla přijmout nezbytná prováděcí pravidla s cílem stanovit podmínky pro bezpečný provoz letadel.
- (2) Úlohou zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) je podpora provedení šetření orgánem pro šetření v případě nehody nebo incidentu. Příslušné záruky na ochranu záznamů CVR před zveřejněním v situaci, kdy se začalo šetření, jsou uvedeny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010⁽²⁾. Se zavedením řízení bezpečnosti bylo uznáno, že záznamy z CVR mohou být použity mimo kontext šetření s cílem zachovat nebo zlepšit bezpečnost. Nařízením Komise (EU) č. 965/2012⁽³⁾ by proto mělo být změněno za účelem posílení podmínek, jejichž cílem je účinně předcházet nepatřičnému využívání a zveřejňování záznamů zapisovače hlasu v pilotním prostoru.
- (3) S cílem zlepšit celkovou výkonnost letových zapisovačů a usnadnit záchranu letadla a jeho letových zapisovačů po nehodě nad vodou předložila Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) návrh několika zlepšení platných požadavků v oblasti bezpečnosti. Tato zlepšení v oblasti bezpečnosti zahrnují zrušení zastaralých technologií zaznamenávání, jakými jsou magnetické pásky a magnetický drát, prodloužení minimální doby trvání záznamu CVR, jakož i prodloužení vysílacího času zařízení pro určení polohy letového zapisovače pod vodou a přítomnost zařízení pro určení polohy pod vodou s velmi velkou detekční vzdáleností u letounů provádějících dálkové lety nad vodou. Nařízením (EU) č. 965/2012 by se proto mělo změnit tak, aby zahrnovalo uvedená zlepšení v oblasti bezpečnosti.
- (4) Je nezbytné vzít v úvahu zmizení letu MH 370 ze dne 8. března 2014 a doporučení multidisciplinárního zasedání ICAO pro globální sledování dráhy letu ze dne 12. a 13. května 2014. Poloha letadla veřejné dopravy by měla být vždy známá, a to i v odlehlých místech, aby se usnadnilo určení polohy letadla v případě mimořádného chování, nouzové situace nebo nehody. Je-li to možné, prostředky sledování letadel by měly být odolné vůči

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 13.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35).

⁽³⁾ Nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

výpadku normálního elektrického proudu na palubě a neměly by během letu nabízet žádné možnosti svého vypnutí. Nařízení (EU) č. 965/2012 by se proto mělo změnit, aby zahrnovalo další požadavky vztahující se na prostředky sledování letadel na celém světě, včetně oblastí nad oceány a odlehlých oblastí.

- (5) Pokud jde o přítomnost CVR s prodlouženou dobou zaznamenávání na palubě velkých letounů, mělo by být přijato v souladu s návrhem pracovní skupiny pro letové zapisovače (*Flight Recorder Panel*, FLIRECP) ICAO ustanovení o zavedení CVR s délkou záznamu 25 hodin na palubách letadel vyrobených po 1. lednu 2021 s maximální schválenou vzletovou hmotností nad 27 000 kg.
- (6) Opatření stanovená tímto nařízením se vztahují na 13 bezpečnostních doporučení orgánů pro šetření⁽¹⁾ a jejich cílem je zvýšit bezpečnost usnadněním získávání informací pro účely šetření v evropském civilním letectví a zlepšit výkonnost letových zapisovačů a manipulaci s nimi, jakož i určování polohy letadel po nehodě nad vodou.
- (7) Opatření stanovená tímto nařízením jsou založena na stanovisku Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 01/2014⁽²⁾ v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. b) a čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha I (Definice), příloha IV (Část CAT), příloha VI (Část NCC) a příloha VIII (Část SPO) nařízení (EU) č. 965/2012 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 11. prosince 2015.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ EASA odkazy na 13 bezpečnostních doporučení: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 leteckého dopravce Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 a FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁽²⁾ Stanovisko EASA 01/2014 ze dne 5. května 2014, pokud jde o změnu požadavků na letové zapisovače a zařízení pro určení polohy pod vodou.

PŘÍLOHA

1. Do přílohy I nařízení (EU) č. 965/2012 se vkládají nové body, které znějí:

- „8a. ‚Sledováním letadel‘ se rozumí pozemní proces, který vede a ve standardizovaných intervalech aktualizuje záznam čtyřrozměrné polohy jednotlivého letadla za letu;
- 8b. ‚Systémem sledování letadel‘ se rozumí systém, který je založen na sledování letadel za účelem zjištění mimořádného chování za letu a spuštění poplachu.“

2. Příloha IV nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) V čl. CAT.GEN.MPA.105 písm. a) se bod 10 nahrazuje tímto:

„10) zajistí, aby:

- i) letové zapisovače nebyly během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty;
- ii) v případě události jiné než nehoda nebo vážný incident, které musí být podle čl. ORO.GEN.160 písm. a) hlášeny, nebyly z letových zapisovačů záměrně vymazány záznamy; a
- iii) v případě nehody či vážného incidentu, nebo pokud uchování záznamů letových zapisovačů řídí vyšetřující orgán:
- A) nebyly záměrně vymazány záznamy letových zapisovačů;
- B) letové zapisovače byly deaktivovány ihned po skončení letu; a
- C) před opuštěním prostoru pro letovou posádku byla přijata preventivní opatření na uchování záznamů letových zapisovačů.“

b) Článek CAT.GEN.MPA.195 se mění takto:

i) název se nahrazuje tímto:

„CAT.GEN.MPA.195 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchování, předkládání, ochrana a použití“.

ii) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřovací orgán, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující orgán.“;

iii) písmeno f) se nahrazuje tímto:

„f) Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 (*):

1) S výjimkou zajištění provozuschopnosti CVR nesmí být záznamy z CVR zveřejněny či použity, ledaže:

- i) se použije postup týkající se manipulace se záznamy z CVR a s jejich přepisem;
- ii) k tomu všichni dotčení členové posádky a personálu údržby dali předchozí souhlas; a
- iii) jsou používány pouze pro zachování či zvýšení bezpečnosti.

1a) Když se pro zajištění provozuschopnosti CVR provádí kontrola záznamu CVR, provozovatel zajistí utajení záznamu CVR a záznam CVR nesmí být zveřejněn či použit pro jiné účely než zajištění provozuschopnosti CVR.

- 2) Záznamy ze zapisovače letových údajů nebo záznamy komunikace datovým spojem se použijí pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pouze pokud jsou tyto záznamy:
 - i) použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby; nebo
 - ii) anonymizovány; nebo
 - iii) zpřístupněny zabezpečenými postupy.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35).“

- c) Doplnuje se nový článek CAT.GEN.MPA.205, který zní:

„CAT.GEN.MPA.205 Systém sledování letadel – Letouny

- a) Nejpozději ke dni 16. prosince 2018 musí provozovatel v rámci systému výkonu provozního řízení letů zřídit a udržovat systém sledování letadel, který zahrnuje lety způsobilé pro písmeno b), jsou-li provozovány s těmito letouny:
 - 1) letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 27 000 kg, s MOPSC větší než 19, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 16. prosince 2018, vybavené schopností poskytovat svou polohu dodatečně k odpovídačům sekundárního přehledového radaru;
 - 2) všemi letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 27 000 kg, s MOPSC větší než 19, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 16. prosince 2018 nebo později; a
 - 3) všemi letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 45 500 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 16. prosince 2018 nebo později.
- b) Provozovatel sleduje lety od vzletu do přistání, s výjimkou případů, kdy jsou plánovaná trať a plánované náhradní trati plně zahrnuty do bloků vzdušného prostoru, kde:
 - 1) je běžně poskytována přehledová služba ATS, kterou podporují přehledové systémy ATC určující polohu letadla v časových intervalech odpovídající délky; a
 - 2) provozovatel poskytl příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb nezbytné kontaktní údaje.“

- d) Doplnuje se nový článek CAT.GEN.MPA.210, který zní:

„CAT.GEN.MPA.210 Určení polohy letadel v tísni – Letouny

Následující letouny jsou vybaveny spolehlivým a automatickým prostředkem přesného určení místa, kde let skončil po nehodě, při níž byl letoun těžce poškozen:

- 1) všechny letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 27 000 kg, s MOPSC větší než 19, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2021 nebo později; a
 - 2) všechny letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 45 500 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2021 nebo později.“
- e) V článku CAT.IDE.A.185 se písmena b) až h) nahrazují tímto:

„b) Do 31. prosince 2018 musí být zapisovač hlasu v pilotním prostoru schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:

- 1) poslední 2 hodiny v případě letounů uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později;
- 2) posledních 30 minut v případě letounů uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. dubna 1998; nebo

- 3) posledních 30 minut v případě letounů uvedených v písm. a) bodě 2.
- c) Nejpozději ke dni 1. ledna 2019 musí být zapisovač hlasu v pilotním prostoru schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:
- 1) posledních 25 hodin v případě letounů s MCTOM vyšší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2021 nebo později; nebo
 - 2) poslední 2 hodiny ve všech ostatních případech.
- d) Nejpozději ke dni 1. ledna 2019 musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru zaznamenávat na jiné prostředky, než je magnetická páska nebo magnetický drát.
- e) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:
- 1) hlasovou komunikaci vysílanou nebo přijímanou v pilotním prostoru pomocí radiostanice;
 - 2) hlasovou komunikaci členů letové posádky prostřednictvím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;
 - 3) zvukové prostředí pilotního prostoru zahrnující bez přerušování:
 - i) u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později, akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce;
 - ii) u letounů uvedených v písm. a) bodě 2, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. dubna 1998, akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce, je-li to proveditelné;
 - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení vedené do náhlavní soupravy nebo reproduktoru.
- f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru začíná zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou. Navíc u letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později, zapisovač hlasu v pilotním prostoru samočinně začíná zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- g) Kromě požadavků písmene f) platí, že je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu, a to v případě:
- 1) letounů uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později; nebo
 - 2) letounů uvedených v písm. a) bodě 2.
- h) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 16. června 2018 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“
- f) V článku CAT.IDE.A.190 se písmeno e) nahrazuje tímto:
- „e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 16. června 2018 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“
- g) V článku CAT.IDE.A.195 se písmeno d) nahrazuje tímto:
- „d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 16. června 2018 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

h) Článek CAT.IDE.A.280 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Letouny s MOPSC větší než 19 jsou vybaveny alespoň:

- 1) dvěma majáky ELT, z nichž jeden je automatický, nebo jedním majákem ELT a jedním prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 1. července 2008; nebo
- 2) jedním automatickým majákem ELT nebo dvěma majáky ELT jakéhokoli typu nebo jedním prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 1. července 2008 nebo dříve.“

ii) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) Letouny s MOPSC 19 nebo menší jsou vybaveny alespoň:

- 1) jedním automatickým majákem ELT nebo jedním prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 1. července 2008; nebo
- 2) jedním majákem ELT jakéhokoli typu nebo jedním prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 1. července 2008 nebo dříve.“

i) V článku CAT.IDE.A.285 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„f) Nejpozději ke dni 1. ledna 2019 musí být letouny s MCTOM vyšší než 27 000 kg a s MOPSC větší než 19 a všechny letouny s MCTOM vyšší než 45 500 kg vybaveny bezpečně připevněným zařízením pro určení polohy pod vodou, které vysílá na frekvenci 8,8 kHz \pm 1 kHz, s výjimkou případů, kdy:

- 1) je letoun provozován na tratích, na nichž není nikde ve vzdálenosti vyšší než 180 námořních mil od pobřeží; nebo
- 2) je letoun vybaven spolehlivým a automatickým prostředkem přesného určení místa, kde let skončil po nehodě, při níž byl letoun těžce poškozen.“

j) V článku CAT.IDE.H.185 se písmena c) až f) nahrazují tímto:

„c) Nejpozději ke dni 1. ledna 2019 musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru zaznamenávat na jiné prostředky, než je magnetická páska nebo magnetický drát.

d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:

- 1) hlasovou komunikaci vysílanou nebo přijímanou v pilotním prostoru pomocí radiostanice;
- 2) hlasovou komunikaci členů letové posádky prostřednictvím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;
- 3) zvukové prostředí pilotního prostoru zahrnující bez přerušování:
 - i) u vrtulníků, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. srpna 1999 nebo později, akustické signály přijímané z mikrofonu každého člena posádky;
 - ii) u vrtulníků, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti před dnem 1. srpna 1999, akustické signály přijímané z mikrofonu každého člena posádky, pokud je to proveditelné;
- 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení vedené do náhlavní soupravy nebo reproduktoru.

e) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru začíná zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.

f) Kromě požadavků písmena e) v případě vrtulníků uvedených v písm. a) bodě 2, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. srpna 1999 nebo později:

- 1) musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru začít samočinně zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračovat v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou; a
- 2) je-li k dispozici elektrické napájení, musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru začít zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisovat až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.

g) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

k) V článku CAT.IDE.H.190 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

l) V článku CAT.IDE.H.195 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

3. Příloha VI nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) V čl. NCC.GEN.106 písm. a) se bod 9 se nahrazuje tímto:

„9) to, že zajistí, aby:

- i) letové zapisovače nebyly během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty;
- ii) v případě události jiné než nehoda nebo vážný incident, které musí být podle čl. ORO.GEN.160 písm. a) hlášeny, nebyly z letových zapisovačů záměrně vymazány záznamy; a
- iii) v případě nehody či vážného incidentu nebo pokud uchování záznamů letových zapisovačů řídí vyšetřující orgán:
 - A) nebyly záměrně vymazány záznamy letových zapisovačů;
 - B) letové zapisovače byly deaktivovány ihned po skončení letu; a
 - C) před opuštěním prostoru pro letovou posádku byla přijata preventivní opatření na uchování záznamů letových zapisovačů.“

b) Článek NCC.GEN.145 se mění takto:

i) název se nahrazuje tímto:

„NCC.GEN.145 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchovávání, předkládání, ochrana a použití“.

ii) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřovací orgán, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující orgán.“;

- iii) písmeno f) se nahrazuje tímto:
- „f) Aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 996/2010:
- 1) S výjimkou zajištění provozuschopnosti CVR nesmí být záznamy z CVR zveřejněny či použity, ledaže:
 - i) se použije postup týkající se manipulace se záznamy z CVR a s jejich přepisem;
 - ii) k tomu všichni dotčení členové posádky a personálu údržby dali předchozí souhlas; a
 - iii) jsou používány pouze pro zachování či zvýšení bezpečnosti.
 - 1a) Když se pro zajištění provozuschopnosti CVR provádí kontrola záznamu CVR, provozovatel zajistí utajení záznamu CVR a záznam CVR nesmí být zveřejněn či použit pro jiné účely než zajištění provozuschopnosti CVR.
 - 2) Záznamy ze zapisovače letových údajů nebo záznamy komunikace datovým spojem se použijí pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pouze pokud jsou tyto záznamy:
 - i) použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby; nebo
 - ii) anonymizovány; nebo
 - iii) zpřístupněny zabezpečenými postupy.“
- c) Článek NCC.IDE.A.160 se mění takto:
- i) písmeno b) se nahrazuje tímto:
- „b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:
- 1) posledních 25 hodin v případě letounů s MCTOM vyšší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2021 nebo později; nebo
 - 2) poslední 2 hodiny ve všech ostatních případech.“
- ii) písmeno f) se nahrazuje tímto:
- „f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“
- d) V článku NCC.IDE.A.165 se písmeno e) nahrazuje tímto:
- „e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“
- e) V článku NCC.IDE.A.215 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Letouny jsou vybaveny:
- (1) majákem ELT jakéhokoli typu nebo prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 (část CAT), článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 1. července 2008 nebo dříve;
 - (2) automatickým majákem ELT nebo prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 (část CAT), článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 1. července 2008.“

f) V článku NCC.IDE.A.170 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

g) V článku NCC.IDE.H.160 se písmeno f) nahrazuje tímto:

„f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

h) V článku NCC.IDE.H.165 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

i) V článku NCC.IDE.H.170 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

4. Příloha VIII nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) V čl. SPO.GEN.107 písm. a) se bod 9 se nahrazuje tímto:

„9) to, že zajistí, aby:

- i) letové zapisovače nebyly během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty;
- ii) v případě události jiné než nehoda nebo vážný incident, které musí být podle čl. ORO.GEN.160 písm. a) hlášeny, nebyly z letových zapisovačů záměrně vymazány záznamy; a
- iii) v případě nehody či vážného incidentu, nebo pokud uchování záznamů letových zapisovačů řídí vyšetřující orgán:
 - A) nebyly záměrně vymazány záznamy letových zapisovačů;
 - B) letové zapisovače byly deaktivovány ihned po skončení letu; a
 - C) před opuštěním prostoru pro letovou posádku byla přijata preventivní opatření na uchování záznamů letových zapisovačů.“

b) Článek SPO.GEN.145 se mění takto:

i) název se nahrazuje tímto:

„SPO.GEN.145 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchování, předkládání, ochrana a použití – provoz složitých motorových letadel“

ii) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřovací orgán, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující orgán.“;

iii) písmeno f) se nahrazuje tímto:

„f) Aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 996/2010 a s výjimkou zajištění provozuschopnosti CVR nesmí být záznamy z CVR zveřejněny či použity, ledaže:

- i) se použije postup týkající se manipulace se záznamy zapisovače hlasu v pilotním prostoru a s jejich přepisem;
- ii) k tomu všichni dotčení členové posádky a personálu údržby dali předchozí souhlas; a
- iii) jsou používány pouze pro zachování či zvýšení bezpečnosti.

Když se pro zajištění provozuschopnosti CVR provádí kontrola záznamu CVR, provozovatel zajistí utajení záznamu CVR a záznam CVR nesmí být zveřejněn či použit pro jiné účely než zajištění provozuschopnosti CVR.“

c) Článek SPO.IDE.A.140 se mění takto:

i) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:

- 1) posledních 25 hodin v případě letounů s MCTOM vyšší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2021 nebo později; nebo
- 2) poslední 2 hodiny ve všech ostatních případech.“

ii) písmeno f) se nahrazuje tímto:

„f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

d) V článku SPO.IDE.A.145 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

e) V článku SPO.IDE.A.150 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

f) V článku SPO.IDE.A.190 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Letouny jsou vybaveny:

- 1) majákem ELT jakéhokoli typu nebo prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 (část CAT), článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 1. července 2008 nebo dříve;
- 2) automatickým majákem ELT nebo prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 (část CAT), článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 1. července 2008; nebo
- 3) záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků, pokud byly certifikovány pro maximální konfiguraci sedadel pro cestující šest nebo méně.“

g) V článku SPO.IDE.H.140 se písmeno f) nahrazuje tímto:

„f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

h) V článku SPO.IDE.H.145 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“

i) V článku SPO.IDE.H.150 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.“
